Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5160**

19. Wahlperiode 19.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/3985 –

Ausbau der Brennerachse für den Schienenverkehr – Verlagerung von Gütern im alpenquerenden Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Alpen sind einer der sensibelsten Lebensräume in Europa, der auch durch den zunehmenden Lkw-Transitverkehr immer stärker beeinträchtigt wird. Insbesondere durch den Lkw-Verkehr ist die Wohnbevölkerung in einigen Regionen entlang der Haupttransitrouten massiven Belastungen ausgesetzt. Die Landesregierung von Tirol begrenzt den Lkw-Transitverkehr seit 2017 mittels Blockabfertigung und leitet an ausgewählten Terminen 250 bis 300 Lkw pro Stunde auf die Brennerautobahn, um die negativen Auswirkungen durch Lärm und Abgase zumindest durch gezielte Steuerung etwas zu reduzieren.

Als Alternative zum Lkw-Transit wurde in den zurückliegenden Jahrzehnten der Neubau der Brennerbahn entwickelt, um die Voraussetzungen zu schaffen, den Straßengüterverkehr weitgehend auf die Schiene zu verlagern. Am 18. Mai 2009 unterzeichneten die Verkehrsminister von Österreich, Italien und Deutschland, die Landeshauptleute oder Präsidenten der Länden und Provinzen zwischen München und Norditalien eine Grundsatzvereinbarung zum Bau des Brennerbasistunnels. Im April 2011 begann die Hauptbauphase des 55 Kilometer messenden Tunnelbauwerks. Mit der Vergabe des Bauloses „Pfons-Brenner“ im Juli 2018 sind nunmehr 80 Prozent aller Bauleistungen vergeben. Die Projektgesellschaft Brenner Basistunnel BBT SE geht derzeit davon aus, dass die Arbeiten im Dezember 2025 beendet sein werden und der Tunnel nach einem Jahr Probebetrieb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 als zentraler Baustein der neuen Brennerbahn in Betrieb gehen kann. Auch auf dem anschließenden Streckenabschnitt Franzensfeste–Waidbruck als Teil der südlichen Zulaufstrecke zeigt sich ein fortgeschrittener Planungsstand.

Die neue Brennerbahn bietet insbesondere für den Schienengüterverkehr betriebliche Vorteile. Aus der jetzigen Gebirgsbahn mit Längsneigungen von 25 Promille auf der Nord- und 22,5 Promille auf der Südrampe wird eine Flachbahn mit einer maximalen Längsneigung von 12 Promille. Dadurch können künftig Güterzüge mit deutlich heraufgesetzten Bruttozuggewichten verkehren. Allerdings ist das Betriebskonzept der neuen Brennerbahn bis heute unklar. Auf

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

jeden Fall führt der Mischbetrieb im Brennerbasistunnel zu hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnellen Fernverkehrszügen, die mit geplant bis zu 250 km/h verkehren sollen, und vergleichsweise langsamen Güterzügen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 bzw. 120 km/h. Daraus resultieren Restriktionen, die die Kapazität der Strecke limitieren.

Nach Auffassung der Fragesteller sind die hohen Investitionen für den Bau der neuen Brennerbahn allerdings nur zu rechtfertigen, wenn dafür gesorgt wird, dass der alpenquerende Güterverkehr im Bereich der Brennerachse so weit wie möglich auf die Schiene verlagert wird. Neben den angestoßenen Infrastrukturinvestitionen sind dafür weitergehende Instrumente zur Verkehrsverlagerung anzuwenden. Dazu zählt auf jeden Fall die so genannte Alpentransitbörse, ein Instrument mit dem der alpenquerende Straßengüterverkehr limitiert werden kann. Die Durchfahrtsrechte werden frei gehandelt; durch die Verknappung ist mit steigenden Preisen zu rechnen. Außerdem muss der Lkw-Verkehr eine Korridormaut entrichten, die sich an den tatsächlichen Kosten orientiert, die er verursacht. Schließlich ist für die Verkehrsverlagerung auch die umfassende Stärkung des Schienengüterverkehrs auf Bundesebene notwendig, für den vor allem zusätzliche Zugangsstellen, beispielsweise in Gestalt erweiterter wie neuer Terminals für den Kombinierten Verkehr, geschaffen werden müssen. Der Ausbau des Brennernordzulaufs steht in Abhängigkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und der Wirksamkeit der Instrumente zur Verkehrsverlagerung.

1. Hält die Bundesregierung an der Einschätzung fest, wonach sie die Lkw-Blockabfertigung als „einen klaren Verstoß gegen den EU-Grundsatz des freien Warenverkehrs“ wertet (vgl. Aussage des ehemaligen Bundesministers Christian Schmidt: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/schmidt-lkw-blockabertigung-tirol-verstoss-eu-grundsatz.html?nn=12830)?

   Wenn ja, warum gewichtet die Bundesregierung den „freien Warenverkehr“ in der Abwägung höher als das Recht auf Gesundheit und den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in den Alpen?

4. Hält es die Bundesregierung im Sinne gutnachbarschaftlicher Beziehungen zur Republik Österreich und dem Land Tirol für angemessen, der österreichischen Seite „regionale Engstirnigkeit“ vorzuwerfen und im Kontext des alpenquerenden Güterverkehrs wiederum nur den „freien Warenverkehr“ herauszustreichen und die negativen Auswirkungen des Lkw-Verkehrs auszublenden (vgl. Aussage von Bundesminister Andreas Scheuer: „Wir wollen in Europa Lösungen für den freien Warenverkehr und nicht regionale Engstirnigkeit.“ www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Ministerium/brenner-scheuer.html)?

Die Fragen 1 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält weiter an ihrer Auffassung fest, dass es sich bei der Blockabfertigung in der von Tirol praktizierten systematischen Weise um einen Verstoß gegen den EU-Grundsatz des freien Warenverkehrs handelt.

Aufgrund der immer bei besonders hohem Verkehrsaufkommen nach einem Feiertag durchgeführten Blockabfertigungen an der österreichischen Grenze kommt es zu starken Verkehrsstörungen, insbesondere gefährlichen Verkehrsstaus, auf deutscher Seite. Diese Beeinträchtigungen des Straßengüterverkehrs und die erhöhten Risiken für die Verkehrssicherheit sind in einem vereinten Europa nicht hinnehmbar.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

2. Hält es die Bundesregierung bei einem so sensiblen Thema wie dem zunehmenden Lkw-Transit mit seinen weitreichenden negativen Auswirkungen auf die Anwohnenden der Brennerautobahn für angemessen, einseitig auf den freien Warenverkehr zu pochen und die berechtigten Interessen der Anwohnenden entlang der Transitrouten im Inntal und dem Land Tirol nicht bzw. nicht in ausreichender Weise in die Abwägung über geeignete Maßnahmen gegen den zunehmenden Lkw-Verkehr auf der Brennerachse einzustellen?

3. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die jetzige Lkw-Belastung auf der Brennerautobahn für die Anwohner hinzunehmen ist oder stimmt sie der Einschätzung zu, dass das erträgliche Maß für Mensch und Umwelt im sensiblen Naturraum der Alpen längst überschritten wurde und daher restriktive Maßnahmen zur Begrenzung des Lkw-Verkehrs, die dem Schutz der menschlichen Gesundheit und dem Erhalt des einmaligen Naturraums dienen, nicht nur gerechtfertigt sind, sondern ein Gebot der praktischen Vernunft sind?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist bestrebt, die Umwelt- und Verkehrsbelange in einen sinnvollen Ausgleich zu bringen. Hierfür gibt es im Brenner-Korridor-Raum umfangreiche Programme und Ansätze. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist – über den Brenner-Korridor hinaus – ein zentrales Ziel der Bundesregierung. Dementsprechend bildet sie einen der Schwerpunkte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP). Entsprechend der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wurde das Projekt des Brenner-Nordzulaufs in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen. Zudem fördert der Bund in erheblichem Umfang den Aus- und Neubau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, was zur Entlastung des Brenners von Lkw-Verkehren beiträgt. Mit diesen Maßnahmen wird ein wichtiger Beitrag zum Schutz des Naturraumes Alpen und der Gesundheit der Bevölkerung auf der Brenner-Achse geleistet.

5. Warum hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer seine Teilnahme am 2. Brennergipfel am 12. Juni 2018 in Bozen kurzfristig abgesagt und was tut die Bundesregierung, um verloren gegangenes Vertrauen in die deutsche Verhandlungsposition bei den Partnern in der Republik Österreich, dem Land Tirol, der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol und Italien wieder herzustellen?

6. Welche Maßnahmen zur Lösung des „Verkehrsproblems“ am Brenner will die Bundesregierung konkret voranbringen und den Partnern in Österreich und Italien bei weiteren „Brennergipfeln“ vorschlagen?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesrepublik Deutschland war auf dem 2. Brennergipfel am 12. Juni 2018 in Bozen durch den Parlamentarischen Staatssekretär Steffen Bilger vertreten, der sich für die konsensuale Verabschiedung des Memorandum of Understanding über die Umsetzung gemeinsamer verkehrspolitischer und infrastruktureller Maßnahmen des TEN-V Kernnetzkorridors Skandinavien – Mittelmeer für die Abschnitte München und Verona sowie die Fortschreibung des Aktionsplans Brenner eingesetzt hat. Außer der Region Tirol stimmten die Vertragspartner Italien, Österreich, Deutschland sowie die Regionen Südtirol, Trentino, Verona und Bayern zu und unterzeichneten dieses Memorandum of Understanding, das nun umzusetzen ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 11 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Wie steht die Bundesregierung zur so genannten Alpentransitbörse?

   Hält die Bundesregierung die Alpentransitbörse für ein wirksames Instrument zur Begrenzung des Lkw-Verkehrs im alpenquerenden Güterverkehr?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung unterstützt eine sogenannte Alpentransitbörse nicht. Den mit einer solchen „Börse“ verbundenen quantitativen Beschränkungen im alpenquerenden Verkehr steht die durch EU-Recht garantierte Warenverkehrsfreiheit entgegen.

8. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zur Korridormaut, mit der dem Lkw-Verkehr mindestens im Bereich der Alpenpässe die von ihm verursachten Kosten vollumfänglich angelastet werden können?

9. Sieht die Bundesregierung in einer Korridormaut auf der Brennerachse ein geeignetes Instrument, um die Verlagerung auf die Schiene zu fördern und letztlich für faire Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgers zu sorgen?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant mit dem Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zum 1. Januar 2019 unter anderem die EU-rechtskonforme Anpassung der Erhebung von Aufschlägen für die Kosten der Luftverschmutzung. Dadurch werden entsprechend der Prognose des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 in der Mautperiode 2018 bis 2022 die Kosten der Luftverschmutzung von bemauteten Fahrzeugen auf allen bemauteten Bundesfernstraßen erstmals nahezu vollständig gedeckt und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern seitens des Lkw-Verkehrs hergestellt. Auf diese Weise wird wesentlich schneller eine vollumfängliche Anlastung der verursachten Kosten des Lkw-Verkehrs erreicht als mit einer Korridormaut, die im Bereich des deutschen Brennerzulaufs München–Rosenheim–Kiefersfelden derzeit EU-rechtlich nicht möglich ist.

10. Welche Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung unterstützt die Bundesregierung auf der Brennerachse konkret, und wie will die Bundesregierung den Schienengüterverkehr auf der Brennerachse stärken?

Die Bundesregierung plant mit dem Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zum 1. Januar 2019 die bisherige Differenzierung nach vier Achsklassen durch eine Kombination aus drei Gewichtsklassen und zwei Achsklassen zu ersetzen. Dies wird zu verursachungsgerechteren höheren Mautsätzen schwerer Lkw führen. Zudem soll erstmals auch ein Aufschlag für Lärmkosten erhoben werden.

Die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr werden auch der Brennerachse zugutekommen. Die von der Bundesregierung geplanten Infrastrukturvorhaben werden die Verkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützen. Hierzu zählt insbesondere das Vorhaben NBS/ABS München–Rosenheim–Kiefersfelden, das sich im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege befindet.

Im Übrigen wird auf die Antworten auf die Fragen 8 und 9 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Besteht aus Sicht der Bundesregierung eine zwischen den Alpenanrainerstaaten abgestimmte Strategie zur Verkehrsvermeidung und zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene?

    Wenn ja, wie sieht diese aus, und welche Ziele werden mit der Strategie verfolgt?

Mit der Unterzeichnung der Fortschreibung des Brenneraktionsplans am 12. Juni 2018 in Bozen haben sich Italien, Österreich und Deutschland auf einen umfangreichen Maßnahmenkatalog geeinigt, der nun umzusetzen ist.

Gleiches gilt für den NEAT-Lenkungsausschuss (NEAT = Neue Eisenbahn Alpentransversale), in dem die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen für den Schienenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz gesteuert wird.

12. Wurde die im Jahr 2012 vereinbarte Aktualisierung der Verkehrsprognose (s. Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich über die koordinierten Planungen zum Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung München–Rosenheim–deutsch-österreichische Grenze–Kundl/Radfeld–Innsbruck vom 15. Juni 2012) bereits vorgenommen und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

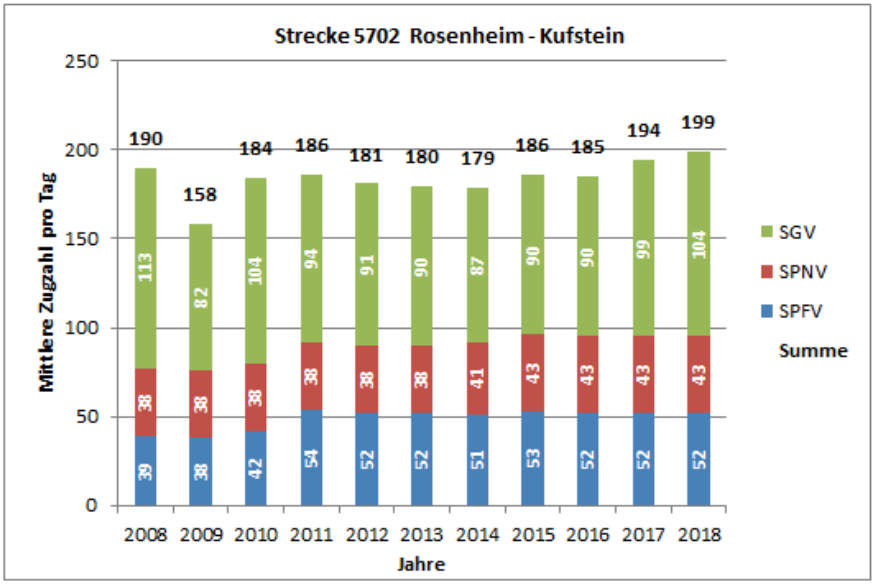
    Wenn nein, warum nicht?

Die Abstimmung der verschiedenen nationalen Prognosen einschließlich ihrer unterschiedlichen methodischen Ansätze ist ein laufender Prozess. Im Rahmen der Arbeitsgruppen der Brenner Corridor Plattform wurde festgelegt, dass auf Basis der aktuellen italienischen Prognose eine Güterverkehrsstudie und der aktuellen Prognose Deutschlands eine Personenverkehrsstudie erstellt werden soll.

13. Wie haben sich in den vergangenen 15 Jahren (bitte wenn möglich einschließlich erstes Halbjahr 2018 beantworten) die Ist-Zugzahlen auf der Bestandsstrecke zwischen Rosenheim und Kiefersfelden entwickelt, und wie viele davon waren Fernverkehrs-, Regional- und Güterzüge?

In der nachfolgenden Übersicht sind die nach Angaben der Deutsche Bahn AG verfügbaren Zugzahlen pro Tag auf der Strecke Rosenheim–Kufstein im Zeitraum 2008 bis zum ersten Halbjahr 2018 enthalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.



14. Wie viele freien Trassen bestehen über das Jahr gemittelt derzeit täglich auf der Strecke München–Rosenheim und der Strecke Rosenheim–Kiefersfelden für den Güterverkehr?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG zeigt der sogenannte „Brenner–Katalog“ jährlich die Restkapazitäten für den Schienengüterverkehr seit Jahren stabil an den meisten Verkehrstagen bei 20 Trassen je Richtung. Dies gilt durchgehend für den Gesamtlaufweg München–Verona in Richtung und Gegenrichtung.

15. Kam es in den letzten fünf Jahren auf der Strecke München–Kiefersfelden zu Trassenkonflikten?

Wenn ja, wie oft, und durch welche Zuggattungen?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG gab es bezogen auf den Abschnitt München–Rosenheim–Kufstein in den vergangenen Jahren keine Konfliktverfahren bei der Trassenvergabe gemäß Schienennetznutzungsbedingungen (SNB).

16. Weshalb wurde für die ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 keine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt?

Wird eine solche noch durchgeführt?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, weshalb nicht?

Der südliche Teil des deutschen Brenner-Zulaufs befindet sich im Konsultationsverfahren des gemeinsamen deutsch-österreichischen Planungsraums. Da der Ausbaubedarf bzw. die Linienführung bislang nicht feststeht, konnte keine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden. Eine entsprechende Anmerkung findet sich im Bundesverkehrswegeplan 2030 (s. lfd. Nr. 7 auf Seite 163).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Welche Variante des Streckenaus- bzw. Streckenneubaus zwischen München–Rosenheim–Kiefersfelden liegt der offensichtlich noch nicht abgeschlossenen Nutzen-Kosten-Untersuchung als Annahme zugrunde bzw. welche soll dieser zugrunde gelegt werden?

Es wird auf die Maßnahmenbeschreibung unter der Projektnummer 2-009-V03 im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 verwiesen. Im Rahmen des laufenden Trassenauswahlverfahrens werden unter Beteiligung der Region und der Öffentlichkeit großräumige Trassenvarianten (Grobtrassen) geprüft, die auch den Gesamtraum Rosenheim umfassen.

18. Auf Basis welcher Annahmen ist die ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufgenommen worden, obwohl bisher keine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt wurde, und wie begründet die Bundesregierung den Ausbaubedarf?

Es wird auf die Antwort zur Frage 16 verwiesen.

19. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren der Modal-Split im alpenquerenden Verkehr (differenziert nach Alpenübergängen und Verkehrsträgern) entwickelt, und welche Rolle spielt die Brennerbahn heute bzw. soll sie nach Abschluss des Aus- und Neubaus spielen?

Einen Vergleich der Nutzung aller Alpenübergänge je Verkehrsträger im Zeitverlauf liefert der jeweilige Jahresbericht des EU-Schweiz-Observatorium zum alpenquerenden Verkehr: www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/verlagerung/alpenobservatorium-2016.pdf.download.pdf/RA_2016_Observatoire_alpin_ch_ue.pdf.

Das größte Volumen auf der Schiene wird im Güterverkehr von/nach/durch Deutschland von und zum Übergang Gotthard abgefahren; es folgt der Brenner. Diese Reihenfolge bleibt nach der Prognose 2030, die den Brennerbasistunnel unterstellt, bestehen.

20. Wie wirkt sich die Fertigstellung des Brennerbasistunnels nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Auslastung der nördlichen Zulaufstrecken aus (bitte mit Daten der Verkehrsprognose 2030 unterlegen)?

Die Fertigstellung des Brennerbasistunnels ist in der Verkehrsprognose 2030 unterstellt.

In der Verkehrsprognose 2030 wird das Nachfragepotential des Jahres 2030 unter bestimmten und mit Fachexperten abgestimmten Prämissen abgeleitet. Auch werden im Ausland weitgehend restriktionsfreie Zustände angenommen, so dass die abgeleiteten Verkehrswerte Nachfragepotentiale der Schiene unter Berücksichtigung der sozioökonomischen Rahmendaten (BIP, Einkommen, Außenhandel etc.) und der Modal-Split-Analysen darstellen.

Im Rahmen der Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung wird davon ausgegangen, dass die nördliche Zulaufstrecke zum Brenner 2030 von 94 Personen- und rd. 120 Güterverkehrszügen frequentiert wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Aufgrund dieses erwarteten Verkehrsaufkommens würde die durchschnittliche Auslastung der unveränderten, aktuellen Strecke bei rd. 85 Prozent über den gesamten Tag liegen. Im Planfall des BVWP 2030 ist eine Blockverdichtungen auf der Bestandsstrecke unterstellt. Aufgrund dieser Maßnahme und aufgrund des mit dem 740m-Programm verbundenen Rückgangs der Zugzahlen des SGV ergibt sich für 2030 aus heutiger Sicht eine prognostizierte Streckenauslastung von ca. 70 Prozent.

21. Welche Rolle soll die Strecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim als Bindeglied zum so genannten Ostkorridor und Zulaufstrecke zur Brennerbahn spielen, welchen Ausbaubedarf sieht die Bundesregierung auf dieser Relation und welche Voruntersuchungen haben in diesem Zusammenhang bereits stattgefunden?

22. Wird der Ausbau der Strecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim zu einem späteren Zeitpunkt in den Bedarfsplan Schiene aufgenommen?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der noch offenen Vorhaben des Potenziellen Bedarfs im neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, zu denen auch die Strecke Landshut–Mühldorf–Rosenheim gehört, ist noch nicht abgeschlossen, da u. a. umfangreiche umwelt-/ bautechnische, fahrplankonstruktive und eisenbahnbetriebliche Untersuchungen erforderlich sind. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz ist festgelegt, dass die Projekte des Potenziellen Bedarfs in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen, sobald eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung nachgewiesen wird. Die Bewertung der Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs wird in Kürze abgeschlossen sein.

23. Wie verteilt sich in der Verkehrsprognose 2030 (Zugzahlen-Prognose Güterverkehr und Personenverkehr) das Verkehrsaufkommen im Brennerzulauf auf die nördlichen Anschlussstrecken bzw. Streckenkorridore Rosenheim–Landshut–Regensburg–Hof–Leipzig, München–Nürnberg/Würzburg–Fulda und München–Augsburg–Stuttgart?

Im vertakteten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) werden keine über München hinaus verkehrenden Züge unterstellt. Im Güterverkehr verteilt sich das Zugverkehrsaufkommen des Brenner-Nordzulaufs auf folgende Strecken:

– Rosenheim–Salzburg: ca. 2 Züge/Tag
– München–Landshut (und vor hier in nördlicher Richtung): ca. 18 Züge/Tag
– München (bzw. Augsburg)–Stuttgart: ca. 6 Züge/Tag
– München–Augsburg/Ingolstadt–Treuchtlingen (bzw. davon nördlich): ca. 38 Züge/Tag
– 55 Züge/Tag haben als Quelle/Ziel München.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

24. Wie weit sind die Aus- und Neubaumaßnahmen an den südlichen Zulaufstrecken (in Südtirol/Italien) nach Kenntnis der Bundesregierung fortgeschritten (wenn möglich bitte konkrete Aussagen zu Planungsständen und der Finanzierung der Maßnahmen machen)?

Das zuständige italienische Ministerium stellte den Status der Arbeiten an den südlichen Zulaufstrecken im Rahmen der Arbeitsgruppe Infrastruktur der Brenner Corridor Platform im April dieses Jahres wie folgt dar: Für den Bauabschnitt 1 (Franzensfeste–Waidbruck) gäbe es Baurecht und eine gesicherte Finanzierung, die Bauleistungen befänden sich in der Ausschreibung. Mit der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels soll dieses Baulos und die Einfahrt in Verona fertig gestellt sein. Die weiteren prioritären Abschnitte Waidbruck–Bozen mit Umfahrung Bozen sowie Bozen–Trient mit Umfahrung Trient/Rovereto befänden sich in der Planung. Die Fertigstellung dieser Baulose sei 2030 und 2035 geplant.

25. Wie begründet es die Bundesregierung, dass der Aus- und Neubau auf eine Streckengeschwindigkeit bzw. Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt wird?

Der Aus-/Neubau ist vorrangig durch die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten begründet und soll einen maßgeblichen Anteil des Schienengüterverkehrs zur Entlastung der Altstrecke aufnehmen. Gleichzeitig soll jedoch auch der schnellere Personenfernverkehr vom Ausbau der Strecke profitieren, dies gilt für die deutsche wie auch die österreichische Seite des nördlichen Brennerzulaufes.

Da der mögliche Fahrzeitgewinn durch einen Ausbau des Abschnitts Grafing–Brannenburg auf 250 km/h weniger als eine Minute gegenüber einem Ausbau auf 230 km/h beträgt, wurde aus Wirtschaftlichkeitsgründen statt einer Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h eine Geschwindigkeit von 230 km/h gewählt.

26. Für welche Zuggattungen (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Güterverkehr) wird die Aus- und Neubaustrecke geplant, und von welchen Zugzahlen auf der Aus- und Neubaustrecke und der Bestandsstrecke geht die Bundesregierung aus (bitte getrennt nach den Strecken und den Zuggattungen darstellen)?

Der Schienenpersonenfernverkehr verkehrt mit 25 Zugpaaren pro Tag auf dem Abschnitt Grafing–Großkarolinenfeld und mit 8 Zugpaaren pro Tag auf dem Abschnitt Großkarolinenfeld–Grenze D/A auf der Neubaustrecke. Hinzu kommt der österreichische Korridorverkehr von Salzburg nach Kufstein, der mit 16 Zugpaaren pro Tag auf dem Abschnitt Brannenburg–Grenze D/A angenommen wird. Der Schienenpersonennahverkehr auf der Altstrecke wird mit 45 Zugpaaren zwischen München und Grafing (ohne S-Bahn), 42 Zugpaaren zwischen Grafing und Rosenheim sowie 21 Zugpaaren zwischen Rosenheim und Kufstein unterstellt. Schließlich wird auf der Altstrecke je ein Nachtzugpaar von München nach Salzburg(–Wien) bzw. Kufstein(–Innsbruck) angenommen.

Im Güterverkehr werden zwischen Rosenheim und Kufstein rd. 120 Züge/Tag gefahren, im nördlichen Abschnitt zwischen München–Trudering und Rosenheim werden knapp 147 Züge/Tag gefahren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Falls Güterzüge weiterhin über die Bestandsstrecke geführt werden sollen, sind für diesen Fall Verbesserungen beim Lärmschutz beabsichtigt?

    Wenn ja, welche Maßnahmen sind vorgesehen?

Für die Planung des Brennernordzulaufs wurde ein Betriebsprogramm des Bemessungsfalls für die Neubau- und Bestandsstrecke im Querschnitt Grenze D/A abgestimmt. Gemäß diesem Betriebsprogramm wird die Anzahl der Güterzüge auf der Bestandsstrecke mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke von insgesamt 88 Güterzügen/Tag auf 52 Güterzüge/Tag sinken. Damit geht eine Reduzierung der Lärmbelastung einher.

Zudem wurde im Dezember 2016 eine Machbarkeitsuntersuchung vorgestellt, die zusätzlichen Lärmschutz für die bereits lärmsanierte Bahnstrecke München–Trudering–Rosenheim–Kiefersfelden ermöglicht. Im September 2017 wurde die Finanzierungsvereinbarung zur Umsetzung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung über rund 13 Mio. Euro einschließlich einer Beteiligung des Freistaats Bayern über rund 2 Mio. Euro für die Bahnstrecke Brennerzulauf/München–Rosenheim–Kiefersfelden geschlossen. Erste Maßnahmen wurden bereits realisiert. Darüber hinaus werden zur Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke farbige Schienenstegdämpfer eingebaut.

28. Ist ein Ausbau der Bestandsstrecke geplant, und wenn ja zu welchem Zeitpunkt und in welcher Weise?

Die bestehende Strecke wurde soweit ertüchtigt, dass sie mittelfristig keinen Engpass darstellt. Für einen weiteren Ausbau gibt es gegenwärtig keine Planungen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333